

INTRODUCTION GÉNÉRALE



« Le salut de l'histoire économique
viendra de la mer »

(Robert Étienne)

En une simple phrase, Robert Étienne résuma ce qui constituait à ses yeux la perspective la plus enrichissante pour la recherche à venir.

‡ LA MER, LE NAVIRE ET LA CARGAISON ‡

Les infrastructures qui régissent l'histoire ne peuvent pas être comprises si l'on exclut les échanges maritimes. À une époque où le transport ferroviaire ou aérien n'existait pas, le seul recours à l'acheminement d'un gros volume de marchandises, c'était la mer. Un navire suffisait même à convoyer une cargaison de blé là où l'on avait besoin de bêtes de somme par centaines, voire par milliers.

Le navire de commerce se trouvait donc au cœur des échanges. On pourrait avoir quelques réticences à exclure la marine militaire. La piraterie, qui se pratiquait notamment sur des navires de guerre, ne s'inscrivait-elle pas dans un système économique propre aux sociétés d'autrefois à travers la prédation qu'elle exerçait ? Il est en outre vrai que les innovations en architecture navale concernèrent aussi bien les navires de commerce que les navires de guerre. À l'origine, les uns et les autres se confondaient même. Mais ce fut à partir de la seconde moitié du II^e millénaire que la distinction s'opéra¹ : désormais, les navires de commerce et les navires de guerre évoluèrent séparément.

Les navires de servitude portuaire ne seront évoqués que dans la mesure où leur existence était liée à celle des navires de commerce. En revanche,

tous les navires qui impliquent une transaction liée à leur fonction d'intermédiaire entre le producteur et le consommateur² seront intégrés au présent ouvrage : non seulement ceux qui assurent le transport du vin, de l'huile et des saumures, mais aussi celui du blé, de la pierre et des passagers. Le transport maritime s'effectuait toujours sur des navires de commerce appartenant à des privés et non à l'État. Il n'existait pas dans l'Antiquité de flotte commerciale d'État. L'emploi du terme « commerce » n'implique pas pour autant l'existence d'un « marché ».

C'est donc la cargaison qui constitue le centre de la présente étude. C'est essentiellement dans un sens quantitatif, à la fois son poids et son volume, qu'il faut comprendre la cargaison, car celle-ci dépend directement du navire en général et de sa coque en particulier. La cargaison, c'est le chargement, c'est « ce qui est transporté », ce que les Grecs nommèrent *phortia*³ dès le début de l'époque archaïque. Et c'est ce que les Modernes appellèrent le tonnage. Même si celui-ci désigne *stricto sensu* une capacité de charge en volume, nous employons le terme de tonnage dans un sens général, sauf dans les cas précis où nous indiquons le contraire.

‡ UNE QUESTION THÉORIQUE ‡

La question du tonnage se trouve en fait au cœur du problème théorique de l'économie antique⁴. Elle s'inscrit dans une réflexion plus générale qui vise à évaluer les contraintes qui pèsent sur le développe-



ment du commerce maritime. Dans quelle mesure ces dernières permettraient-elles d'expliquer l'absence de « décollage » qui caractérise l'économie antique? Linn Westermann fut le premier à avoir accordé de l'attention à la question du tonnage sur un plan strictement théorique⁵. Selon lui, la lenteur des navires devait être compensée par le recours à de gros bateaux.

Toutefois, les autres études sur le transport antique, comme celle de Cédric A. Yeo⁶, ne mentionnent presque jamais le tonnage. Au sujet du transport (surtout terrestre), P. A. Brunt, en s'appuyant sur la théorie erronée de Lefebvre des Noëttes, en vint à affirmer que ce dernier constituait le principal échec de la technologie antique⁷. Cette affirmation peut-elle être également appliquée au transport maritime? Le récent travail effectué par Pascal Arnaud⁸ a permis de réexaminer le poids de plusieurs contraintes souvent évoquées, comme la vitesse des navires, la saison de navigation⁹ et les techniques de navigation. Toutefois, le tonnage exige une étude approfondie, fondée sur une approche qui repose sur la confrontation des textes et des vestiges matériels.

‡ LES SOURCES ‡

Il y a encore une soixantaine d'années, on ignorait encore largement ce qui était effectivement chargé à bord des navires antiques. Les sources écrites ne donnaient que de minces informations, difficiles à interpréter. Comment peut-on concevoir une étude du commerce maritime en jonglant, même adroitement, avec quelques textes seulement? Tandis qu'il était possible, dès les grandes fouilles du dernier tiers du XIX^e siècle, d'examiner les vestiges matériels pour tous les autres aspects des sociétés antiques, il fallait, depuis le rivage, se contenter de regarder la mer, alors que celle-ci était autrefois le poumon du monde antique, afin d'espérer comprendre comment le commerce maritime s'articulait avec le reste des structures économiques.

Et ce fut pourtant dans ces conditions, non sans une certaine intuition et un courage indubitable, que Jean Rougé s'efforça de rédiger son ouvrage monumental sur le commerce maritime, paru en 1966¹⁰. Il le fit à une époque où l'historiographie, marquée par le marxisme, accordait une grande attention à l'économie, et *avant* le grand développement de l'archéologie sous-marine dans les années 1970.

Mais c'est aujourd'hui, paradoxalement, alors que les études sur les techniques et sur l'économie sont délaissées au profit de l'histoire des mentalités,

que l'archéologie sous-marine livre les épaves qui ont manqué pendant tant de décennies.

‡ L'APPORT DE L'ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE A L'HISTOIRE ‡

Et pourtant, l'archéologie sous-marine a pu décevoir. Certes, elle bénéficie d'une intense médiatisation en raison de la dimension sportive et aventurière qui est parfois présentée comme une chasse au trésor – avec les conséquences désastreuses sur la conservation du patrimoine. Mais les résultats ne répondent pas toujours aux investissements, particulièrement coûteux, surtout pour des centres de recherches peu dotés.

Même quand les fouilles révèlent un matériel exceptionnel, l'interprétation pose d'épineuses questions, d'autant que les épaves de navires marchands ne sont presque jamais documentées par des sources écrites. Mais faut-il renoncer devant le silence des sources écrites et la difficulté à analyser les épaves? Michel Gras exprime l'importance qu'il accorde aux épaves de l'époque archaïque : « Il n'est donc pas facile de passer de l'*observation* archéologique à l'*explication* historique. Mais nous n'avons pas le choix : nous ne pouvons continuer à progresser sans l'archéologie¹¹. »

Si l'étude des sites terrestres se révèle fructueuse pour comprendre un courant commercial, seules les épaves fournissent des données quantitatives pour en saisir l'ampleur, même si leur interprétation demeure ardue.

Quoi qu'il en soit, les fouilles sous-marines se sont considérablement multipliées ces quarante dernières années. Les monographies se multiplient et s'accumulent. L'énorme catalogue des épaves, publié par Anthony J. Parker en 1992¹², permet désormais de disposer d'un outil de travail utile et efficace. Toutefois, l'ouvrage ne présente qu'une courte synthèse. Hormis les travaux fondamentaux de Patrice Pomey¹³, aucune synthèse sur le commerce maritime antique, reposant sur les données archéologiques, n'a été publiée à ce jour.

Et c'est précisément ce que se propose le présent ouvrage : il vise à interroger l'apport de l'archéologie sous-marine à l'histoire. Dans la continuité des travaux effectués par Patrice Pomey, ce travail a pour but de soumettre aux spécialistes d'archéologie navale un cadre d'analyse pour contribuer à l'interprétation des épaves en les intégrant plus largement à une réflexion générale. Il a également pour objectif de fournir aux historiens, travaillant sur l'économie antique, les données qui leur manquent sur les cargaisons.



‡ LA MÉTHODOLOGIE ‡

Si le but majeur est de comprendre le fonctionnement des sociétés antiques, la démarche s'inscrit également, mais secondairement, dans une double perspective diachronique. En effet, l'étude du tonnage relève d'abord de l'évaluation du volume d'échange et des mécanismes économiques. Elle se place ainsi dans le cadre d'une histoire de l'économie.

L'examen de la marine antique s'inscrit en outre dans une histoire de la navigation, des origines à nos jours. En effet, on peut s'étonner de l'importance accordée aux sources de l'époque moderne. Peut-être même certains spécialistes du monde antique pourraient-ils s'en offusquer. Mais si ce travail porte sur l'Antiquité, il ne saurait se couper de son ancrage en archéologie navale. On ne saurait ignorer qu'une réflexion sur le tonnage doit s'inscrire dans l'évolution multi-millénaire de l'histoire de la navigation.

Les ouvrages qui donnent des renseignements sur les formules de jauge ou l'arrimage¹⁴ aux époques moderne et contemporaine sont signalés en notes de bas de page. Ces références ne figurent qu'à titre indicatif et on doit prendre garde à ne pas les confondre avec les sources antiques. Pour plus de clarté, et sauf dans les cas où le mode indicatif s'impose, l'usage du conditionnel est employé pour décrire l'éventualité d'un parallèle entre les époques antique et moderne, voire contemporaine.

La variété des sources qui sont citées peut surprendre : textes littéraires, inscriptions, papyrus et épaves. Mais ce sont bien les sources archéologiques qui se trouvent au cœur de notre enquête. Contrairement à ce qui est parfois pratiqué, l'archéologie ne sert pas ici d'*illustration* aux sources écrites, mais elle sert de *fondement* à la réflexion. Les sources écrites jouent un rôle complémentaire, mais qui n'en est pas moins indispensable, parce qu'elles servent à éclairer les données archéologiques, souvent très difficiles à interpréter. Après deux siècles de philologie (de moins en moins) triomphante, l'heure est plus que jamais à la confrontation des sources. Cette dernière permet de renouveler profondément le regard que l'historien pose sur ce monde disparu à jamais dans les profondeurs des mers.

‡ LES CADRES GÉOGRAPHIQUE ET HISTORIQUE ‡

Ce monde s'étendait depuis les rivages du Levant jusqu'aux colonnes d'Hercule. Assez tardivement, les Romains donnèrent le nom de *Mare Nostrum* à cet ensemble.

En fait, la « Méditerranée » peut apparaître à bien des égards comme une création moderne. L'historiographie française reste très marquée par l'ouvrage de Fernand Braudel, où la Méditerranée constitue un sujet d'étude en lui-même. C'est d'ailleurs sous l'égide du prestigieux historien que fut publié l'ouvrage de Jean Rougé¹⁵. Et le titre est d'ailleurs sans équivoque : *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*. C'est bien à la Méditerranée qu'est circonscrite l'action historique.

Au-delà de l'héliotropisme et de la littoralisation qui caractérisent nos sociétés, cette passion pour la Méditerranée s'explique en partie par des circonstances historiques spécifiques à la France. C'est en effet dans les années 1920 et 1930 que Fernand Braudel, professeur à Constantine, puis à Alger, parcourut les archives des grandes villes méditerranéennes et constitua ses fiches. Pendant qu'il fut captif en Allemagne, sa femme et ses enfants restèrent en Algérie. Une fois sa thèse soutenue en 1947 et publiée en 1949, il rentra en métropole avec sa famille. Pendant près de trente ans, sa vie fut liée, intimement et professionnellement, au destin de la Méditerranée à une époque où la France n'y avait jamais été aussi présente, que ce soit sur les rivages de l'Afrique du Nord ou du Levant. Mais le projet méditerranéen, porté par la France, subit probablement un repli avec les indépendances. La fondation de l'Union pour la Méditerranée en 2008 semble d'ailleurs témoigner du désir de s'inscrire dans la continuité de ce passé.

La Méditerranée a évolué vers un morcellement durant ces cinquante dernières années. Dans les années 2000, Yves Lacoste en faisait d'ailleurs l'une des zones où se concentraient les principaux conflits du monde (kosovar, chypriote, libanais, israélo-palestinien, algérien, corse, sicilien, etc.)¹⁶. En somme, ce qui caractérisait la Méditerranée, ce serait sa violence et sa tendance à la dislocation. Contrairement à la période précédente, ce serait surtout l'exclusion et la fin du cosmopolitisme qui primeraient, ainsi que des inégalités de plus en plus fortes entre les différents rivages. Ces derniers ne sont plus tant reliés par leurs ports que par leurs aéroports et leur connexion au réseau Internet. Et c'est dans ce contexte que Peregrine Horden et Nicholas Purcell¹⁷ ont publié leur ouvrage qui se présente comme une critique virulente de la thèse de Fernand Braudel : la Méditerranée serait en fait constituée de régions qui auraient eu une évolution propre et qui n'auraient pas connu de destin commun. L'économie des sociétés antiques reposerait sur leur degré de « connexion » (*connec-*



tivity) avec la mer. Cette analyse s'inscrit tout à fait dans le cadre de la réflexion menée sur la mondialisation¹⁸.

La Méditerranée est-elle fragmentée ou revêt-elle un destin commun¹⁹? La Méditerranée de Fernand Braudel et la Méditerranée de Peregrine Horden et Nicholas Purcell sont l'une et l'autre des produits conceptuels liés à des contextes historiques précis. C'est aussi parce que le sujet sur le tonnage des navires de commerce s'inscrit totalement dans cette discussion qu'il convient d'adopter ce cadre géographique assez vaste, qui exclut toutefois la mer Rouge, la mer Noire et surtout l'Atlantique. Cependant, la Méditerranée n'est pas totalement fermée et il arrive que des navires en franchissent les extrémités : c'est pourquoi seules les épaves et les sources écrites qui concernent des navires dont l'espace de navigation était à cheval et s'étendait en partie à d'autres eaux seront traitées dans le présent ouvrage.

Pour retracer l'histoire de la Méditerranée²⁰, la présente étude commence au VIII^e siècle av. l'è. chr., lorsque débuta véritablement la colonisation de la Méditerranée occidentale par les cités de la Méditerranée orientale. L'analyse s'achève au VII^e siècle de l'è. chr., lorsque les conquêtes arabes ébranlèrent presque tout ce qui restait de l'Empire romain en Orient. Entre ces deux moments, une longue période vit la Méditerranée s'unifier progressivement. Il convient donc de se demander, comme Walter Scheidel²¹, si cette unification politique eut des répercussions sur l'économie ou si les contraintes techniques qui pesaient sur le transport maritime l'emportèrent et empêchèrent le développement du tonnage.

Cela fait donc un millénaire et demi d'histoire qu'il faut examiner sur l'ensemble de la Méditerranée! On peut objecter qu'un choix si large risquerait d'aboutir à un examen superficiel des sources. Au contraire, cette approche est certainement la plus appropriée. La spécificité des épaves empêche de restreindre le cadre géographique : ce serait là une perception qui saisirait le navire comme

un site terrestre. Or, le navire est mobile par nature et, s'il fréquente certes un espace de navigation, celui-ci nous échappe partiellement. Tout l'enjeu de ce travail est d'ailleurs de mesurer l'ampleur de cette mobilité et d'examiner si celle-ci dépend du tonnage. En outre, il serait absurde de restreindre la période à un siècle ou deux pour un sujet qui pose le problème de la concordance entre l'histoire économique et l'histoire de la navigation. Contrairement à un site terrestre, les évolutions ne sont pas brutales et violentes. À ce jour, aucun naufrage antique n'a pu être relié à un événement politique précis, comme une guerre. La présente étude s'inscrit donc dans la longue durée, la seule qui permette d'examiner les véritables mutations qui changèrent en profondeur les structures de l'économie méditerranéenne entre le VIII^e siècle av. l'è. chr. et le VII^e siècle de l'è. chr.

Le choix de la longue durée et de l'histoire économique, ainsi que la « part du lion » accordée à la métrologie et aux mathématiques, peut paraître parfois ardu aux yeux du lecteur. Le sujet est amer, comme le sel de la mer – si l'on veut paraphraser Saint-John Perse. Loin du fracas des batailles, des assassinats politiques et des idylles royales, le récit sera consacré aux naufrages et aux oubliés de l'histoire, ceux qui périrent dans l'anonymat. Ce furent là les drames de la mer, si nombreux à toutes les époques et auxquels les poètes, depuis Homère, consacrèrent leurs vers.

L'étude du tonnage exige que l'on s'interroge au préalable sur cette notion. Aussi faut-il commencer par examiner la mesure du tonnage. Le présent ouvrage abordera ensuite l'évolution du tonnage du VIII^e siècle av. l'è. chr. au VII^e siècle de l'è. chr. Il s'achèvera par la détermination des contraintes qui pesèrent sur le développement des tonnages.

L'ensemble de l'ouvrage est fondé sur un catalogue d'épaves, ainsi que sur des listes de textes, d'inscriptions et de papyrus, auxquels le lecteur peut se référer en annexe.



NOTES

1. POMEY P., « Les navires », dans POMEY P. (dir.), *La Navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Edisud, 1997, p. 60-101, sp. 64.
2. Jean Andreau définit ainsi le commerce : « On peut parler de commerce quand, entre le producteur et le consommateur, interviennent un ou plusieurs intermédiaires. Si le producteur vend directement au consommateur, il y a vente, il y a marché, mais il n'y a pas commerce. » Comme nous le verrons, le commerce maritime ne se limite pas à un seul intermédiaire entre le producteur et le consommateur, de même qu'il y a une multitude de producteurs et de consommateurs. ANDREAU J., *L'Économie du monde romain*, Paris, Ellipses, 2010, p. 169.
3. Le terme apparaît sous plusieurs formes dans l'œuvre d'Hésiode : *phortos*, *phortia*, *phortizesthai*, cf. HÉSIODE 631, 643, 644, 672, 690 et 693. Pour un examen de ces termes, cf. MELE A., *Il commercio greco arcaico*, Naples, Centre Jean Bérard, 1979.
4. Pour une mise au point historiographique concernant la réflexion sur le transport dans l'Antiquité, cf. ADAMS C., « Transport », dans SCHEIDEL W. (éd.), *The Cambridge Companion to the Roman Economy*, Cambridge, University Press, 2012, p. 218-240.
5. WESTERMANN W. L., « On inland transportation and communication in antiquity », *Political Science Quarterly* 43 (1928), p. 364-387.
6. YEO C. A., « Land and Sea Transport in Imperial Italy », *Transactions of the American Philological Association* 77 (1946), p. 221-244.
7. « It was in transport that the most decisive failure of ancient technology is to be seen. » BRUNT P. A., Compte-rendu de White K. D., *Roman Farming. Aspects of Greek and Roman Life*, Londres, Thames and Hudson, 1970, *JRS* 62 (1972), p. 153-158, sp. 156.
8. ARNAUD P., *Les Routes de la navigation antique*, Paris, Errance, 2005.
9. BERESFORD J., *The Ancient Sailing Season*, Leiden, Brill, 2013. Cependant, la bibliographie est dépassée, cf. compte-rendu de NANTET É., *Bryn Mawr Classical Review* (2014.03.03).
10. ROUGÉ J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, SEVPEN, 1966.
11. GRAS M., « Les grands courants commerciaux. Époques archaïque et classique », dans PRONTERA F. (dir.), *La Magna Grecia e il mare. Studi di storia marittima*, Tarente, Istituto per la storia e l'archeologia della Magna Graecia, 1996, p. 121-144, sp. 136.
12. PARKER A. J., *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean & the Roman Provinces*, Oxford, Tempus Reparatum, BAR International Series 580, 1992. L'ouvrage doit être complété par plusieurs articles : PARKER A. J., « The evidence provided by underwater archaeology for Roman trade in the Western Mediterranean », dans BLACKMAN D. J. (éd.), *Marine Archaeology. Proceedings of the Twentythird Symposium of the Colston Research Society held in the University of Bristol (April 4th to 8th, 1971)*, Londres, Butterworths, 1973, p. 361-381 ; PARKER A. J., « Shipwrecks and ancient trade in the Mediterranean », *Archaeological Review from Cambridge* 3 (1984), p. 99-113 ; PARKER A. J., « The wines of Roman Italy », *JRA* 3 (1990), p. 325-331 ; PARKER A. J., « Classical Antiquity : the maritime dimension », *Antiquity* 64 (1990), p. 335-346 ; PARKER A. J., « Cargoes, containers and stowage : the ancient Mediterranean », *IJNA* 21 (1992), p. 89-100 ; PARKER A. J., « Artifact Distributions and Wreck Locations : The Archaeology of Roman Commerce », dans HOHLFELDER R. L. (éd.), *The Maritime World of Ancient Rome. Proceedings of "The Maritime World of Ancient Rome". Conference held at the American Academy in Rome (27-29 March 2003)*, Ann Arbor (Michigan), University Press, 2008, p. 177-196.
13. POMEY P., TCHERNIA A., « Le tonnage maximum des navires de commerce romains », *Archaeonautica* 2 (1978), p. 233-251 ; GIANFROTTA P. A., POMEY P., *Archeologia Subacquea : storia, tecnica, scoperte e relitti*, Milan, A. Mondadori, 1980 ; POMEY P. (dir.), *La Navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Edisud, 1997. Seuls les principaux ouvrages sont cités ci-dessus. Les autres références sont indiquées au cours du présent ouvrage.
14. Concernant les marchandises, nous évoquons régulièrement l'ouvrage de Pierre Garoche concernant l'arrimage au XX^e siècle : les données ne figurent qu'à titre indicatif. Cf. GAROCHÉ P., *Arrimage, manutention et transport des marchandises à bord des navires de commerce*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1960 (4^e éd.).
15. ROUGÉ J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, SEVPEN, 1966, p. 10.
16. *Géopolitique de la Méditerranée, Hérodote* 103 (2001) ; LACOSTE Y., *Géopolitique de la Méditerranée*, Paris, Armand Colin, 2006. Sur la Méditerranée, cf. BETHÉMONT J., *Géographie de la Méditerranée*, Paris, Armand Colin, 2001.
17. HORDEN P., PURCELL N., *The Corrupting Sea. A study of Mediterranean History*, Malden (Massachusetts), Blackwell, 2002 ; HARRIS W. V. (éd.), *Rethinking the Mediterranean*, Oxford, University Press, 2005, cf. compte-rendu ÉTIENNE R., *Topoi* 14 (2006), p. 743.
18. CARROUÉ L., *Géographie de la mondialisation*, Paris, Armand Colin, 2007.
19. ÉTIENNE R., « Historiographie, théories et concepts », dans ÉTIENNE R. (dir.), *La Méditerranée au VI^e siècle (essais d'analyses archéologiques)*, Paris, De Boccard, 2010, p. 3-26.
20. Sur l'histoire de la Méditerranée, on peut aussi consulter le récent ouvrage de David Abulafia, cf. ABULAFIA D., *The Great Sea : A Human History of the Mediterranean*, Oxford, University Press, 2011.
21. SCHEIDEL W., « A comparative perspective on the determinants of the scale of productivity of maritime trade in the Roman Mediterranean », dans HARRIS W., IARA K. (éd.), *Maritime Technology in the Ancient Economy : Ship-design and Navigation*, *JRA Suppl.* 84 (2011), p. 21-37.

